

Der Hausfreund
Unterhaltungs-Beilage zur Deutschen Rundschau

Nr. 199. Bromberg, den 2. September. 1934

Am Höhensteuer für Deutschland.

Von Leo Hellbach.

Abkommandiert zur Marine-Luftschiff-Abteilung.

Am 20. Dezember 1914 kam an Bord des Torpedobootes „S. 107", auf dem ich seit August 1914 als Signalmaat d. R. kommandiert war, der Funkspruch: „Signalmaat Hellbach ist sofort der 8. Kompanie, 2. Matrosen-Division zu überweisen zwecks Kommandierung zur Marine-Luftschiff-Abteilung." Niemand war froher als ich, daß ich die Planken des kleinen schwarzen Bootes verlassen konnte. Nicht etwa wegen des Schiffes, sondern aus rein menschlichen Gründen, nämlich wegen der Seekrankheit. Es mag sich vielleicht seltsam anhören, daß ein Mensch, der aktiv bei der Marine gedient und nach der Dienstzeit bei der „Hapag" fast die ganze Welt zur See bereist hat, noch seekrank wird. Aber dem ist so; es gibt viele Menschen, die nie seefest werden — und dazu gehöre auch ich. Am nächsten Tage packte ich meinen Rehbock (Kleidersack) und fuhr mit dem Depeschenboot nach Wilhelmshaven. „Leb' wohl Nordsee", so dachte ich, „du hast genug Opfer von mir verlangt und — auch bekommen."

In meiner Kompanie angelangt, erhielt ich erst mal einen kräftigen Anschnauzer, weil ich nicht gleich nach meiner Ankunft bei der Mobilmachung gemeldet hatte, daß ich im Frühjahr 1912 auf der „Viktoria Luise" der Delag (Deutsche Luftschiffahrts-Aktiengesellschaft), einen vierwöchigen Kursus als Steurer, gewissermaßen zur Übung, durchgemacht hatte.

Am 1. Februar 1915 wurde ich nach Leipzig in Marsch gesetzt, wo der „Marine-Luftschiff-Schultrupp" stationiert war. Ich kam zur 12. Fahrbesatzung (Kommandant Kapitänleutnant Martin Dietrich). Vorweg kann ich gleich bemerken, daß diese Besatzung in beispielhafter Harmonie, aber auch forschem Draufgängertum bis zum Kriegsende zusammenblieb und die einzig überlebende der alten Englandfahrer wurde. Beim Schulkommando wurde bei gutem Wetter fleißig gefahren, bei schlechtem Wetter gab es theoretischen Unterricht. Die Leitung der Luftschifferschule hatte Dr. Eckener inne, dem ich viel von meinen Kenntnissen als Luftschiffer, aber auch manchen Rippenstoß als Lehrling am Höhensteuer verdanke.

In knappen fünf Monaten waren wir soweit in die Geheimnisse der Luftschiffahrt eingeweiht, daß man uns ein Schiff in die Hände geben und uns an die Front schicken konnte.

Auf „L. 9".

Am 15. August 1915 übernahmen wir in Hage (Ostfriesland) das Marine-Luftschiff „L. 9". Die alte Besatzung des „L. 9" übernahm auf der Werft in Friedrichshafen das neue Schiff „L. 19".

Mit unserem Luftschiff, das zu Englandfahrten nicht mehr zugelassen wurde, unternahmen wir Aufklärungs- und Minensuchfahrten über der Nordsee. Am 23. September 1915 sichteten wir auf der Höhe von „Doggerbank", ein englisches U-Boot, das uns mit einigen Granaten begrüßte, aber bei unserem Näherkommen schnell tauchte. Wir warfen über der Tauchstelle zwei Bomben von je 50 Kilogramm ab; und große, bald auf der Wasserfläche erscheinende Ölflecken zeigten an, daß wir getroffen hatten. Bei einem Sonderunternehmen an der dänischen Küste verloren wir in voller Fahrt den Steuerbord-Propeller. Ich sah ihn in hohem Bogen durch die Luft sausen. Wäre er in das Schiff geschlagen, was ebensogut hätte vorkommen können, wäre unser Schicksal besiegelt gewesen.

„L. 9" behielten wir nicht allzu lange; im Dezember 1915 gaben wir das Schiff an eine jüngere Besatzung ab und fuhren mit 14 Tagen Urlaub in die Heimat, um uns zu neuen Taten zu erholen. Am 6. Januar 1916 trafen wir in Friedrichshafen beim Luftschiffbau Zeppelin ein, um beim Bau des Luftschiffes „L. 22" zur Orientierung zugegen zu sein.

Wir alle waren gespannt, den Werdegang eines Schiffes kennen zu lernen. „L. 22", das wir in Zukunft fahren sollten, lag bereits auf Stapel, das Gerippe war schon zusammenmontiert. Gearbeitet wurde hier im schärfsten Tempo, denn alle sechs Wochen sollte laut Anordnung ein weiteres Schiff herauskommen.

In Friedrichshafen baute man an zwei Stellen: in der Hauptwerft und in Löwenthal. Später wurde noch in Staaken bei Berlin eine Montagehalle errichtet, so daß an drei Stellen Z.-Schiffe gebaut werden konnten. Der Dienst in Friedrichshafen war nicht allzu streng. Von den zuständigen Ingenieuren und Werkmeistern wurden wir in die Geheimnisse des Baues eingeweiht, jeder nach seiner Funktion, die er an Bord hatte. Ende Februar lag „L. 22" fertig in der Halle.

Am 4. März 1916 machten wir die erste Probefahrt. Sie dauerte sechs Stunden und verlief gut. Die Überführung wurde auf den 10. März festgesetzt.

„Die Besatzung ist um 6 Uhr früh in der Halle zur Überführungsfahrt", so lautete der Befehl. Pünktlich waren wir zur Stelle. Um 6.10 Uhr öffneten sich die Tore, die Motore liefen „Leerlauf", um 6.15 Uhr ertönte das Kommando „Luftschiff Marsch, Marsch", und von 300 Werftarbeitern gezogen, wurde „L. 22" aus der Halle gebracht. Um 6.20 Uhr erhoben wir uns in die Luft, fuhren drei Ehrenschleifen über Friedrichshafen und verschwanden in nördlicher Richtung, um unseren zukünftigen Hafen Nordholz (bei Cuxhafen) anzusteuern. Bis gegen 10 Uhr verlief die Fahrt glatt, und die Wettermeldungen waren gut. Gegen 11 Uhr erhielten wir von Nordholz den Funkspruch: „Wetterlage an der Nordsee ungünstig, Dresden als Nothafen ansteuern".

Drei Tage lagen wir in Dresden, dann wurde das Wetter günstiger, und wir setzten unsere Fahrt fort. Wir waren aber kaum zwei Stunden in der Luft, als Nebel aufkam, der mit der Zeit so dicht wurde, daß jede Orientierung ver-

loren ging. Jetzt war guter Rat teuer. Als Flieger vom Dauernebel überrascht zu werden, ist das schlimmste, was ich mir denken kann. Man schwimmt in der Luft, sieht weiter nichts als eine dicke, undurchsichtige, weiße brauende Masse, verläßt sich auf den Kompaß und im übrigen auf seinen Instinkt.

Wir hielten in 200 Meter Höhe weiter Kurs auf Nordholz, allerdings nur mit halber Fahrt, und dachten, die dicke Luft würde schon mal alle werden. Aber wir hatten uns verrechnet,

„Unter diesen Umständen müssen wir uns auf eine lange Fahrt gefaßt machen", meinte mein Kommandant, der neben mir am Steuer stand, und er sollte Recht behalten. Wir gingen bis auf 100 Meter Höhe, um vielleicht doch einmal ein „Nebelloch" zu finden, um wenigstens die Abdrift (Abtreiben des Schiffes durch den Wind) zu bestimmen oder vielleicht eine Stadt zu sichten. Alles war vergebens.

So entschloß sich der Kommandant, einer gewisse Strecke während der Nacht nach dem Kompaß abzufahren, um den nächsten Morgen zu erwarten. Wir pendelten also die ganze Nacht zwei Stunden Nord, zwei Stunden Süd, zwei Stunden Ost, zwei Stunden West hin und her. Am 15. März morgens 6 Uhr herrschte immer noch dichter Nebel, so daß man von der vorderen Gondel die achtere nicht sehen konnte.

Jetzt wird die Sache brenzlig, dachte ich; wenn es sich bis Mittag nicht aufklärt, geht der Betriebsstoff zu Ende, und wir sind zur Notlandung gezwungen. Wie sie ausfallen würde, war bei den gegebenen Umständen für mich ohne Zweifel. Auch hatten wir wenig Proviant mitgenommen, und der Hunger machte sich ziemlich stark bemerkbar. Endlich gegen 11 Uhr klärte es sich langsam auf, und wir befanden uns, soviel ich mich entsinnen kann, bei Münster i. W. Alles atmete auf. Nach holländischen Meldungen will man uns damals über der Grenze bei Groningen gehört haben, die holländische Grenzwache hätte uns sogar beschossen. Wir haben davon nichts gehört. Um 2.20 Uhr nachmittags landeten wir in Nordholz mit fast ausgefahrenem Schiff und ausgehungertem Leib, nachdem wir 28 Stunden im Nebel herumgeirrt waren.

Von den Strapazen unserer Nebelfahrt hatten wir uns bald erholt und warteten nun auf unsere erste Englandfahrt. Da mit Ende des Monats die „Englandperiode" einsetzte so fehlte uns nur noch das richtige Wetter. Das Wort „Englandperiode" sei noch kurz erläutert: Die Luftschiffe wurden nur zwischen letztem und erstem Viertel des Mondes, also bei geringster Beleuchtung eingesetzt. Natürlich hing das Unternehmen in erster Linie auch vom Wetter ab. Am liebsten hatte man westliche Winde, um — gesetzt den Fall, das Schiff wäre angeschossen, oder ein Motor wäre ausgefallen — bei der Rückfahrt mit dem Wind im Rücken schneller aus dem feindlichen Feuerbereich herauszukommen.

Am 31. März gegen 9 Uhr vormittags kam der Befehl vom F. d. L. (Führer der Luftschiffe, Fregattenkapitän Straßer): „Klarmachen zum Fernunternehmen, Aufstieg 1 Uhr". Jetzt ging ein fieberhaftes Arbeiten los. Spreng- und Brandbomben einhängen, Benzin und Öl auffüllen. Um 12 Uhr konnte der Kommandant melden: „Schiff klar zum Fernunternehmen". Jetzt noch schnell gegessen, dann in Lederzeug, Pelzmantel und Filzstiefel, darauf Proviant, bestehend aus einer Thermosflasche Kaffee, Brot, Butter und Wurst oder Speck auf den Arm, und in die Halle. Um 12.30 Uhr war Alarm der Luftschifftrupps, das sind die Haltemannschaften, von den Fahrbesatzungen scherzweise auch Hallensauser oder Parterre-Akrobaten genannt. Das Schiff wird abgewogen, die Motore laufen leer. Aus der Führergondel ertönt jetzt das Kommando „Luftschiff Marsch", und von 300 Mann gezogen kommt „L. 22" aus der Halle. Auf dem Platze noch ein kurzes „Glück ab", dann das Kommando „Hoch", die Motore springen an, und „L. 22" verschwindet mit westlichem Kurs über der Nordsee.

Wenn wir zu Angriffsfahrten aufstiegen, wußten wir nie, wohin es ging. Sogar der Kommandant hatte keine Ahnung, wohin die Reise gehen sollte. Wir erhielten eine versiegelte Order, die erst in der Höhe von Borkum oder Helgoland geöffnet werden durfte. Nun waren wir alle gespannt. Wohin und wie wird es gehen? war die Frage, die man auf allen Gesichtern lesen konnte. Der Befehl wurde geöffnet. „Angriff auf Grimsby, Docks und Hafenanlagen mit Bomben belegen." Mit flotter Fahrt fuhren wir in etwa 1200 Meter Höhe über die Nordsee; rechts von uns sahen wir noch zwei Z.-Schiffe ziehen, einem anderen Ziele zu. Als die feindliche Küste näher kam, gingen wir auf 2000 Meter Höhe, wo wir stärkeren Gegenwind vorfanden. Gegen 12 Uhr nachts kam die englische Küste als weißer Streifen in Sicht, unter uns blitzte es auf, wir wurden von Vorpostenbooten beschossen, und zwei Scheinwerfer suchten den Himmel nach uns ab.

Also, jetzt ging der Tanz los! Der Kommandant gab Befehl. „Klar Schiff zum Bombenwerfen" — „Alle Mann auf Gefechtsstationen" — „Alle Motoren äußerste Kraft". Vor uns lag Grimsby ziemlich gut abgeblendet, die Hafenanlagen waren aber doch gut zu erkennen. Ich gab jetzt den letzten Wasserballast und ging auf 2500 Meter Höhe. Neben mir am Kartentisch stand der Kommandant und studierte scharf die Spezialkarte von Grimsby.

Auf einmal war der Teufel los. Ein rasendes Sperrfeuer setzte ein, acht Scheinwerfer suchten uns, und in der Führergondel war es zeitweise so hell, daß man Zeitung hätte lesen können. Jetzt waren wir über den Hafenanlagen.

„Zwei Bomben zu 100 Kilogramm", sagte mit größter Ruhe der Kommandant durch das Sprachrohr. Atemlose Spannung. Dann ein Schlag, eine Erschütterung des Schiffes, daß wir glaubten, wir wären getroffen. Es war der Luftdruck unserer eigenen Bomben. Nun fiel abwechselnd Sprengbombe und Brandbombe in rascher Folge bei stärkstem Abwehrfeuer. In zwanzig Minuten war der Angriff beendet, wir steuerten ostwärts, der Heimat zu.

Noch lange wurden wir beschossen und von Scheinwerfern gesucht, aber wir hatten Glück, nichts war uns geschehen, nicht ein einziger Treffer. Mit Rückenwind waren wir bald draußen in der Nordsee, um 8.30 Uhr morgens landeten wir wieder in Nordholz. Die erste Englandfahrt lag hinter uns.

Sofort wurde „L.22" wieder klar gemacht, und um 1 Uhr mittags befanden wir uns schon wieder auf dem Weg. Ziel war diesmal Newcastle. Um 9 Uhr erreichten wir die englische Küste, empfangen von einem wilden Sperrfeuer. Salve auf Salve kam nach oben, zahlreiche Scheinwerfer suchten nach uns. Das Mündungsfeuer der Geschütze konnte ich auch diesmal genau sehen, was bei späteren Angriffen nicht mehr der Fall war; wohl aus dem Grunde, weil wir infolge der heftiger werdenden feindlichen Abwehr immer größere Höhen aufsuchen mußten. Zum ersten Male beobachteten wir bei diesem Angriff die sogenannten Brandgranaten, Geschosse, die erst rot-, dann weißglühend nach oben kamen und für uns außerordentlich gefährlich waren.

Der Angriff auf Newcastle erfolgte in 3000 Meter Höhe von 10 bis 11 Uhr; wir warfen bei Scheinwerferleuchten und Granatenhagel 2000 Kilogramm Spreng- und Brandbomben. Um 10 Uhr morgens landeten wir wieder in Nordholz, um an demselben Tage zum dritten Fernunternehmen aufzusteigen. Der dritte Angriff sollte London gelten; wir wurden aber wegen aufkommenden schlechten Wetters kurz vor dem Ziel zurückgerufen. Von Nordholz kam später noch ein Funkspruch, daß an der ganzen Nordseeküste schlechte Wetterlage sei und wir Düren als Nothafen anlaufen sollten. Nach überaus stürmischer Fahrt landeten wir hier um 6.30 Uhr morgens. Noch an demselben Tage traten wir die Rückfahrt nach Nordholz an. Die Nachtfahrt über das rheinische Industriegebiet ist eine meiner schönsten Erinnerungen. Ein wunderbares Bild, aus 300 Meter Höhe, die leuchtenden Hochöfen, Hunderte von rauchenden Schloten, die vielen Feueressen und zahlreichen nur mäßig erleuchteten Fabriken im Hochbetrieb des Krieges zu sehen. Unwillkürlich dachte ich bei mir: ein Glück, daß England keine Zeppeline hat; hier wäre ein unvergleichliches Tätigkeitsfeld für sie gewesen. Um 6.30 Uhr morgens landeten wir in Nordholz, wo wir, sobald das Schiff wieder in der Halle lag, den lange entbehrten und wohlverdienten Schlaf fanden.

(Fortsetzung folgt.)

Großmama reist.

Skizze von Liesbet Dill.

„Ankomme heute fünf Uhr, Großmama." Die Depesche ist am Sonnabend ins Haus geflogen und hat vielerlei Pläne umgeworfen. Man muß Absagen herumschicken, wo man eingeladen ist, denn Großmama hat sich ausbedungen: „Ihr schleift mich nicht bei fremden Leuten herum, ich will nur euch genießen und das Kind . . ."

Das Kind ist mittlerweile ein langer Obertertianer geworden, aber für Großmama gelten auch Tertianer noch als Kinder. Man hat den Gast abgeholt und heimgebracht. Großmama kommt aus einem kleinen Städtchen im Münsterland. Als sie ihre Koffer ausgepackt, stellt sie drei Dinge hin, die sie zum Besuch der Hauptstadt für unerläßlich findet: eine große Nachtglocke, die Alarm schlägt, einen Strick, um die Wagentür der Taxe zuzubinden, wenn man eine Fahrt durch den Grunewald machen sollte, und eine Tüte Pfeffer. Das ganze Zimmer riecht danach, aber das macht nichts. So ist sie gerüstet für alle Fälle.

Sie steht am nächsten Morgen schon um sieben auf, marschiert jugendlich und frisch in den leeren Zimmern umher, betrachtet die Bilder, wischt hier und dort Staub, und als das Ehepaar erscheint, aufgestört in der Sonntagsruhe, findet es schon den Kaffeetisch gedeckt, das Brot geröstet, den Kaffee gekocht, die Blumen begossen. Großmama gehört zu den Frühaufstehern.

Die Familie ist beschämt, der Tertianer muß aus dem Bett geholt werden und kommt verschlafen an den Kaffeetisch. Großmama fragt nach dem Programm. Sie will durchaus nicht „ausgeführt" werden, aber sie will etwas von Berlin sehen, ihre Spezialwünsche sind: das alte Schloß, das Zeughaus, die Garnisonkirche in Potsdam. Ihre Wünsche liegen zwar räumlich etwas weit auseinander, aber sie werden dennoch erfüllt.

Im Zoo füttert sie die Affen mit Zwiebeln, wobei ihr der eine Affe den Hut vom Kopfe reißt, was sie sehr übel nimmt. Als er dann angeschlichen kommt und ihr die zerzausten Straußenfedern durch's Gitter reicht, hat sie genug von diesem Tiergarten und will heim. Die große Stadt macht sie schwindlig. Ihre Einkäufe besorgt sie allein, dabei kann sie niemand gebrauchen, und sie geht unermüdlich durch die Straßen, sieht Schaufenster an und erlebt unerhörte Dinge.

Großmama ist gut zu haben, sie bringt ihr Zimmer selbst in Ordnung und hilft überall; nur wirkt sie etwas anstrengend, da sie schon so früh auf den Beinen ist und abends nie Lust hat, schlafen zu gehen. Sie wundert sich, daß man die Taxitüren nicht zuzubinden braucht und daß sie von der Alarmglocke und der Tüte Pfeffer noch keinen Gebrauch machen konnte. Nachdem man mit ihr die Stadt durchquert hat, auf dem Omnibus, der Stadtbahn und allen Straßenbahnen, erklärt sie, sich nun auszukennen, und marschiert morgens allein zur Stadt. Sie bringt die Schutzleute zur Verzweiflung, weil sie immer gerade, wenn das rote Licht erlischt und sich die Wagenreihe in Bewegung setzt, vergnügt die Straße überquert. Wenn die Straßenbahnen kommen und sie einsteigen will, winkt sie ihnen mit dem Sonnenschirm, und ist sehr böse, wenn die Wagen nicht halten. Eines Tages vilgert sie in den stilleren Straßen von Halensee herum. Plötzlich sieht sie einen älteren Herrn in Gamaschen, der vor ihr hergeht. Den wird sie fragen, und sie steuert auf ihn los. In diesem Augenblick bückt er sich und hebt etwas vom Boden auf, es ist ein Ring, ein glitzernder Diamantring . . .

„Haben Sie den vielleicht verloren, gnädige Frau?" Es ist ein würdiger älterer Herr mit einem Backenbart wie Franz Joseph und einem Bändchen im Knopfloch.

„Nein, ich habe den Ring nicht verloren. Sie müssen ihn gleich aufs Fundbureau bringen", sagt sie.

Aber der alte Herr schüttelt den Kopf. „Das kostet Fahrgeld, meine Dame, ich bin ein armer Teufel . . . Wissen Sie was", meint er, „ich gebe Ihnen den Ring, und Sie bringen ihn aufs Fundbureau."

„Aber der Finderlohn! Bedenken Sie doch!" ruft Großmama, staunend über soviel Großmut.

Aber er bleibt dabei: „Ich habe heute noch nichts gegessen, ich bin so schwach auf den Beinen."

Großmama zieht ihre Börse. „Es genügen drei Mark", sagt der Herr. Sie gibt ihm ein Fünfmarkstück. Sie wird ja den Finderlohn bekommen. „Es ist eigentlich nicht recht, denn Sie haben den Ring ja gefunden", wehrt sie sich. Aber er bleibt dabei, steckt die fünf Mark ein und zieht seinen Hut. Ritterliche Verbeugung, sie verneigt sich tief und winkt einer nahen Taxe, mit der sie dann auch glücklich die Wohnung erreicht.

Großes Staunen der Schwiegertochter. Sie betrachtet den funkelnden Stein. „Was man hier so auf der Straße findet!" sagt Großmama. „Ich muß gleich heut nachmittag zum Fundbureau." Ihrem Sohn zeigt sie den Stein erst gar nicht, der versteht nichts von Schmucksachen, aber sie ist Kennerin. Sie läßt sich keine Zeit zu essen, dann fahren die beiden Frauen zur Stadt. Großmama ist nicht müde, o nein, ein Mittagsschläfchen hält sie nicht . . .

In der Nähe des Fundbureaus sieht sie einen Juwelierladen. „Wir wollen uns doch erst mal sagen lassen, wieviel der Ring wert ist, wegen des Finderlohns", meinte sie. Sie gehen hinein.

Der alte Juwelier betrachtet den Ring und sieht die Damen erstaunt an. „Dieser Ring ist unecht", sagt er ruhig.

„Wieso? Der Stein etwa?"

„Der ganze Ring", sagt der alte Herr.

„Aber, nehmen Sie doch erst mal Ihre Lupe!" ruft die alte Dame ärgerlich.

„Die brauche ich dazu nicht", sagt er und reicht ihnen den Ring zurück.

„Was soll ich denn damit machen?" fragt die enttäuschte alte Dame.

Wegwerfen", antwortet er lakonisch. „Dafür gibt Ihnen kein Mensch auch nur zwei Groschen. Der Ring ist die Reise nach dem Fundbureau nicht wert . . ."

Verdutzt stehen die beiden da. Dann faßt Großmama eine Wut auf den alten Herrn mit dem ehrwürdigen Backenbart. Und sie fährt doch nach dem Fundbureau, um ihre Beute dort abzulagern.

Der Beamte sieht den Ring an und reicht ihn auch zurück. „Solche Ringe", sagt er, „haben wir hier eine ganze Schublade voll. Jede Woche kommt jemand damit an. Wo haben Sie ihn gefunden?"

„In Halensee", antwortet sie.

„Ach so", sagt der Beamte, „dort kommen sie auch meist her."

„Ein älterer Herr hat ihn mir gegeben, mit einem Backenbart", stammelte die erschreckte Dame. Und sie erfährt, daß es immer derselbe Herr ist, mit demselben Bart, den Gamaschen und dem Bändchen im Knopfloch.

„Man hat ihn leider nur noch nie fassen können, denn er wechselt seinen Tatort, und wenn ein Schutzmann in Sicht ist, taucht der Spitzbube rasch unter. Es sind immer ältere Damen, die er betrügt. Wieviel haben Sie ihm denn gegeben?" fragt der Beamte.

„Fünf Mark."

Ein teurer Ring", meint er. „Der Alte hätte ihn schon für eine Mark gelassen."

„Was man aber hier nicht alles erlebt!" ruft Großmama. „Und auf offener Straße! Im Münsterland wäre mir das nicht passiert", versichert sie dem Beamten.

„Das glaub ich Ihnen gerne, gnädige Frau", meint er.

Seeleute.

Skizze von **Christian Andresen.**

„Seeleute sind nie zufrieden", sagte der Kapitän Klüwer, von der Elsflether Bark „Elena" zu Ische, seiner Frau, die neben ihm auf der Bank des Kajütsoberlichtes saß.

„Hinrich, man kann es denen da vorn wirklich nicht verdenken, wenn sie mal knurren. Der Smutje ist ein ausgemachter Schmierfink; seine Kombüse hat noch niemals richtig sauber ausgesehen."

„Die Hauptsache ist doch, daß er eine gute Erbsen- und Bohnensuppe kochen kann, und das versteht er. Die Kombüse ist nicht als Zierbude gedacht, Ische."

„Hinrich, er kocht immer nur Erbsen und Bohnen, höchstens mal Plumen und Klüten zur Abwechslung. Das hält auf die Dauer kein Mensch aus. Ich würde mit demselben Proviant etwas anderes auf den Tisch bringen."

„Ische, du solltest endlich mal Seeleute kennen, fährst schon manche Reise mit mir in der Welt umher. Der Smutje ist gut, sage ich dir. Die Quäkereien und Meckereien über sein Essen und seine Unsauberkeit treten jede Reise auf, wenn das gute Wetter zu lange anhält. Seeleute können nicht viel gute Tage vertragen. Kommt erst mal ein ordentlicher Puster, der uns vorausstreibt und die Luft reinigt, dann haben wir wieder die zufriedensten Leute, wirst du sehen, dann ist der Koch auch wieder gut. Und nun wollen wir von etwas anderem sprechen. Guck doch mal den Mond an! Der lacht auch so schön."

Aber Frau Ische war von einer Idee besessen und beharrte auf ihrem Stück: „Hinrich, wenn ich mal für die Leute kochen dürfte, dann würdest du sehen, daß sie auch zufrieden sein können."

„Du kannst es ja mal versuchen, Ische, aber ich wette, du wirst ein für allemal von deiner weiblichen Gefühlsduselei geheilt."

„Die Leute werden mir dankbar sein, Hinrich, ich werde ihnen das Sonntagessen kochen."

„Meinetwegen, Ische, hast noch immer Zeit, dich zu besinnen."

Es hatte sich vor dem Mast herumgesprochen, daß Frau Ische, die Kapitänsfrau, das Essen für den nächsten Sonntag kochen wollte. Die Matrosen schwelgten im voraus in seltenen Genüssen und kritisierten das zu Erwartende. Der Leichtmatrose Tetje stand eines Nachmittags am Steuer, als Frau Ische sich an ihn heranschlängelte, ihm einen Apfel schenkte und ihn ausfragte, wie die Einstellung der Matrosen zu ihrer Kochkunst sei.

Tetje machte aus seinem Herzen keine Mördergrube und erzählte wahrheitsgetreu, was er gehört hatte: „Ja, wenn es meine Mutter wäre", hatte der Segelmacher gesagt, „die konnte kochen, aber Frau Ische . . . So'n bißchen Snippelkram wird sie wohl zusammenkleien können, das wird aber auch alles sein, sieht nach viel aus und ist nichts dahinter." Und der Zimmermann hatte gesagt: „Für uns kochen, ist ein Kapitel für sich. Abwarten und Tee trinken! Ich sehe bannig schwarz für Frau Ische." Der Zimmermann war tonangebend für die Allgemeinheit im Mannschaftslogis.

Der Sonntag kam. Ische hatte den ganzen Vormittag mit feuerroten Backen in der Kombüse gearbeitet; der Smutje war ihr Kochsmaat. Mit einer halben Stunde Verspätung kam das Essen auf den Tisch. Jetzt war die Mannschaft beim Schmausen, Frau Ische saß auf ihrem gewohnten Platz auf dem Achterdeck und erholte sich von den Anstrengungen. Kapitän Klüwer saß neben ihr, beide schwiegen. Der Wind wehte steif, die Royals und kleineren Stagsegel waren festgemacht, Wasserspritzer fegten über das Deck, ein Wetter wie extra geschaffen für Sonntag auf See.

„Hinrich", sagte Frau Ische leise zu ihrem Gatten, „ich möchte mal Maus sein und hören, was die Leute zu meinem schönen Essen sagen."

„Meckern werden sie, Ische."

„So undankbar können die Leute doch nicht sein."

„Ische, du sollst deinen Spaß ganz auskosten. Wir können unbeobachtet auf das Logis gelangen, dort durch den Licht- und Luftschacht sehen und hören, was unten bei den Leuten vorgeht."

Beide standen in Deckung und schauten durch den Lichtschacht in den Mannschaftsraum. Die Mahlzeit war fast beendet. Vergnügte, satte und schmunzelnde Gesichter saßen um den Tisch herum und versuchten noch ein Letztes in den Magen hinunterzuzwingen. Der Segelmacher mit seinem angeborenen sorgenvollen Gesicht legte sein Essenshandwerkszeug hin, wischte sich den Mund und sagte bissig: „Die Sache wäre erträglich, wenn ich nun eine gute Kapitänszigarre hätte. Dann möchte ich für heute nichts gesagt haben. Aber natürlich, die raucht er selber."

„Hier ist eine ganze Kiste voll", rief ein Matrose. „Lang man hinein!"

Mürrisch nahm der Segelmacher eine Zigarre, zündete sie an und sagte: „Nun möchte ich es in Zukunft keinen Tag schlechter haben als heute, das sollen die Achtergäste sich man hinter die Ohren schreiben", und qualmte darauf los.

Jetzt rührte sich der Zimmermann, er war der Älteste im Logis. Mit Behagen zog er den Duft seiner Zigarre ein und blies den Rauch durch die Nase heraus. Er räusperte sich: „Das Essen war wirklich einigermaßen. Hätte ich dem kleinen Frauenzimmer, der Ische, gar nicht zugetraut. Na, stille Wasser sind tief."

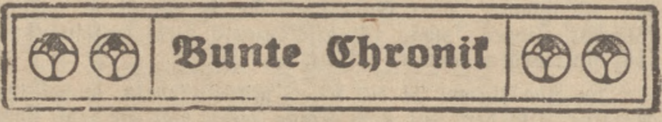
Blinzelnd sah er im Kreise umher: „Morgen werde ich dem Smutje ein Stück von meiner Meinung über Kochen beibringen. Er soll sich wundern, was ich in Zukunft von ihm erwarte." Drohend funkelten seine Augen. „Und nun, wenn ich nun noch eine gute Flasche Wein hätte, wäre die Angelegenheit so weit nett und rundlich, und dann noch" — er machte einen spitzen Mund und verliebte Stielaugen —, „dann noch müßte sich Frau Ische auf meinen Schoß setzen, sich so'n bißchen streicheln lassen und mir den Bart unter dem Kinn kraulen, dann wäre ich mit dem heutigen Tage zufrieden." Zustimmung und Gelächter folgten seiner Rede. — —

Frau Ische zog ihren Gatten an der Hand von dem Lichtschacht fort. Eilig strebten beide dem Achterdeck zu. Frau Ische setzte sich auf ihren gewohnten Platz, die Bank des Kajütsoberlichts, Tränen der Enttäuschung und der Empörung rannen aus ihren Augen. Kapitän Klüwer stand an der Reling, er wollte eine Seemannsmelodie pfeifen, verirrte sich zwischen den Tönen und schmetterte plötzlich: „Es war einmal ein treuer Husar" mit lauter Stimme in das Weltall hinein.

„Hinrich", rief seine Frau; er kam näher.

„Hinrich, du hast recht, Seeleute müssen so verbraucht werden, wie sie sind. Ich will auch nicht mehr weinen."

„Das ist man gut, Ische, es wurde mir auch schon zu ungemütlich."



Sie raubt ihm Zunge, Herz und Leben.

Aufrichtiges Mitgefühl verdient das Schicksal des jungen Toni in Madison. Er hatte sein Herz an eine schöne Nachbarin verloren. Täglich gab er ihr durch ausgedehnte Fensterpromenaden Kunde von seinen brennenden Gefühlen. Aber die Angebetete blieb ungerührt. Sie schenkte dem hartnäckigen Werber nicht die geringste Beachtung. Da ließ sich der allzu feurige Liebhaber jüngst dazu hinreißen, den rassigen Kopf zwischen die Stäbe des Gitters zu zwängen und der spröden Nachbarin den Hals zu küssen. Aber die Umworbene wandte sich urplötzlich um und riß dem Überraschten mit einem jähen Biß die Zunge aus dem Halse. Weshalb streckte er dieses Glied auch so weit heraus? wird man sich fragen. Immerhin — kann man von einem Leoparden — denn das war Toni — mehr verlangen? Man wirbt nicht ohne Gefahr um eine Löwin! Nun bemühte sich Mister Winkelmann, der Direktor des Zoologischen Gartens, vergeblich, den der Zunge beraubten Leoparden zu füttern. Es blieb ein vergebliches Unterfangen. Toni wurde von Tag zu Tag schwächer. Schließlich starb er eines jämmerlichen Hungertodes. Und alles nur wegen allzu stürmischer Liebe!

„Maria Magdalena" heiratet.

In Oberammergau, dem weltberühmten bayerischen Dorf der Passionsspiele, fand soeben die Hochzeit der Darstellerin der Magdalena statt. Klara Mayr, die während der Jubiläums-Passionsspiele diese Rolle übernommen hatte, vermählte sich mit einem jungen Landsmann Anton Lang, der ein Sohn des Prologssprechers Anton Lang ist. Da der junge Ehemann einem Ruf als Sprachlehrer an die Universität Washington folgen wird, dürfte das junge Paar bereits in Kürze Europa verlassen. Die Heirat der Darstellerin der Magdalena hat für die Passionsspiele eine sofortige Neubesetzung der Rolle notwendig gemacht, denn nach altem Brauch dürfen bei den Spielen nur unverheiratete Frauen mitwirken. Man hat für die Rolle der Magdalena zunächst Ritta Posch ausersehen, die bisher in einer kleineren Frauenrolle wirkte.

Verantwortlicher Redakteur: Marian Hepke: gedruckt und herausgegeben von A. Dittmann. T. z o. p., beide in Bromberg.